

Bouwen zonder mobiliteitsplan? Onmogelijk!

Petitie d.d. 15 november 2019

De feitelijke situatie:

De verdichting van de bebouwde omgeving (zie bijlage) met in totaal 12.000 eenheden, leidt volgens de eigen stukken van de gemeente, tot 9.600 extra weggebruikers, bij een gemiddelde autobezit rond de 0,8 auto per woning. Aangezien elke auto 6,1 verplaatsingen per etmaal heeft, leidt dit tot een totaal van 58.600, en dit op het bestaande wegennet. Dit lost zich niet spontaan op – bestuurlijk ingrijpen is dringend nodig.

De bestaande situatie:

Haarlem leidt van oudsher veel te veel oost-west verkeer door centraal stedelijk gebied. Over smalle en bochtige wegen, bestemd voor bescheiden en bedaaide verplaatsingen. In de afgelopen decennia is het verkeer onstuimig gegroeid; zowel in capaciteit als snelheid. Een aantal wegen verwerken nu al 30% meer verkeer dan zij volgens de CROW aankunnen. Volgens Duurzaam Veilig zou bovendien op deze wegen geen 50, maar 30 km/u moeten worden gereden. Dit heeft geleid tot wantrouwen onder de bewoners van deze gebieden. En dat met de participatiewet in het vooruitzicht.

De ambities van de gemeente:

Haarlem stelt de fietser op 1, het OV op 2 en de auto op 3. Dit vraagt om politieke en bestuurlijke daadkracht. Maar er is nog geen krachtig beleid. Een paar voorbeelden. Het autoluw maken van de binnenstad betekent extra verkeersdruk op het centraal stedelijke gebied. De gemeente staat echter voor de taak het vertrouwen van het publiek terug te winnen. Haarlem heeft de SOR als beleidsdocument en er mag slechts worden afgeweken indien dit goed onderbouwd is. Dus: geen oost-west verkeer door het centraal stedelijk gebied. Aan dit beleid uit de SOR wordt nu getornd.

Het probleem wordt alleen maar urgenter:

1. *Bevolkingsgroei.* In 2040 is Haarlem met 13% gegroeid tot ruim 180.000 inwoners.
2. *Forensenverkeer.* Alle gemeenten groeien. Amsterdam bijvoorbeeld met 25% tot 2040.
3. *Toerisme en dagjesmensen.* In 2040 bezoeken 4.4 miljoen Zandvoort nog exclusief de F1!
4. *Technologische ontwikkelingen.* Diversiteit van vervoersmiddelen neemt enorm toe. De weginrichting is hier echter niet op berekend.

Het probleem laat zich niet wegmoffelen:

Een momentopname – een foto - geeft de werkelijkheid niet weer. De ontwikkelingen gaan na 2040 verder. Infrastructuur moet 50 jaar kunnen voldoen. Zonder ingrijpen is de veiligheid, leefbaarheid, milieu en bereikbaarheid in het geding. Het plannen van de integrale mobiliteit van Haarlem e.o. is essentieel en duldt geen uitstel.

Wij doen de raad de volgende aanbevelingen:

- I. Ontwikkel geen stadszones los van een mobiliteitsplan. Koppel ze onlosmakelijk aan elkaar.
- II. Zorg voor een degelijke financiële onderbouwing en voor financiering door de gemeente, provincie, rijk en/of MRA.
- III. Betrek inwoners of hun afvaardigingen van Haarlem actief in dit proces.
- IV. Maak tevens het OV-plan onderdeel van dit integrale beleidsplan – zoals de verplaatsing van de busremise, de lightrail en een evt. extra OV-station.
- V. Start geen zone-ontwikkeling zonder de implementatie van dit integrale mobiliteitsplan.

Bij ondertekening van deze petitie vragen de voorzitters van de betreffende wijkraden u met nadruk, uit naam van de wijkbewoners, akte te nemen van onze zorgen en alles in het werk te stellen om het mobiliteitsplan, de onderbouwing en het implementatietraject alsnog te realiseren.